カーチス
P-40

☆特集☆
カラー特集：米海軍の"ファントムII"
詳報・第31回パリ国際航空宇宙サロン
アメリカ本土を爆撃した零式小型水偵

'75
SEPTEMBER

BUNRIN-DO JAPAN

セシル・フィールドで公開されたYF-17

YF-17A in flight demonstration, NAS Cecil Field, Fla.
(Photo/R.E. King)

YF-17A (72-1570) taxing after show, NAS Cecil Field, Fla. (Photo: R.E. Kling)

デモ飛行を終えて，セシルフィールドに着陸するYF-17A(72-1570)。この日はA-10A，YF-16Aも同時に飛行ショーを行なった。

7ページからこのページまでは，去る5月4日，フロリダ州のセシルフィールド海軍航空基地でイランとヨルダンの高官を招待して行なわれた飛行ショーに展示されたノースロップYF-17A。同機は米空軍の格闘戦闘機競争試作でYF-16に破れはしたが，その改造型は海軍の艦上格闘戦闘機に選ばれて，原型の試作に入っている。

NATO戦術偵察競技会 “ビッグ・クリック”

NATO TACTICAL REC'CE MEET BIG CLICK '74

RF-4C (68-571) of 26 [illegible] Royal
Flush Markings. [illegible] AAPP)

FGR.2 Phantom of No.31 Sqdn. RAF. (Photo: AAPP)

RF-35 Draken of No.729 Sqdn, Royal Danish AF. (Photo: AAPP)

同じく“ビッグ・クリック”の参加機で，デンマーク空軍のRF-35ドラケン（AR115）。同空軍第729スコードロンの所属機。

Mirage III BE of EC 2/2 from Dyon, France, acting as chase-plane. (Photo: AAPP)

フランス空軍のミラージュIIIBE(2-ZF/263)。第2戦闘連隊の所属機で、[illegible]では追跡機として使用された。

Mirage F.1E c/n in special markings.

◇◇31回パリー・ショーの展示機◇◇

31st Salon International de l' Aeronautique et de l' Espace

USAF/General Dynamics F-16

(Photo: AAPP)

Close-up of tails of Mirage F.1 and Mirage F.1E.

カラーで見る第31回パリ航空ショーの展示機

〔左上〕F-16への対抗上(？)，赤，白，ブルーの特別の塗装にして飛行ショーを行なったミラージュF.1E。この派手な塗装はこのショーかぎり。F.1Eは現在フランス空軍に装備されているF.1Cのエンジン（アター9K50）をスネクマM53に換装したもの。F.1Cよりサイズがやや大きく，重くなっている。

〔左下〕会期中にNATO 4カ国の次期戦闘機採用が決って，自信まんまんの飛行ショーを行なったF-16。後方はF-14Aの尾部。

〔上〕ミラージュF.1（原型4号機）とミラージュF.1Eの尾部。この両機に加えて，ダーソー・シュペルエタンダールと，フランスの新型戦闘機は，持ち時間をフルに使って迫力のある飛行ショー展開した。

〔下〕フランス空軍の塗装にしたミラージュF.1の原型4号機

AJ-37 Viggen of Royal Swedish AF

〔上〕スウェーデン空軍の第7ウイングに装備されているAJ-37ビゲン（37004）。今回のショーには，同機の偵察型であるSF-37の原型1号機も展示された。SF-37は，ランセンの偵察型S.32Cの代替機として生産に入っている。

〔下〕独仏共同開発のアルファジェットも2機展示されたが，写真の機体は原型1号機で，同機もミラージュF.1Eと同じく特別の派手な機体塗装で観衆を楽しませた。主翼上面は白と赤，下面は白とブルーの電光形塗装。

Alphajet c/n 01 in special markings.

F-4J of VF-74 "Be-Devilers", NAS Cecil Field, Fla. (Photo: R.E. Kling)

カラー特集・米海軍/海兵隊のファントムII

「上」海軍の第74戦闘飛行隊（ビ・デビラーズ）所属のF-4J（153835）。

「下」第333海兵戦闘攻撃飛行隊所属のF-4J（155520）。2枚ともフロリダ州のセシルフィールド海軍基地で撮影したもの。

F-4J of VMFA-333, NAS Cecil Field, Fla. (Photo: R.E. Kling)

F-4B of VAQ-33, NAS Cecil Field, Fla. (Photo: R.E. Kling)

〔上〕海軍の第33戦術電子戦飛行隊（VAQ-33）所属のF-4B。
〔下〕第2海兵混成偵察飛行隊（VMCJ-2）のRF-4B。写真上はセシルフィールド。下は同じフロリダ州のジャクソンビル海軍基地で撮影したもの。セシルフィールドは、米大西洋方面艦隊航空部隊のホームグラウンドで、前ページ上の写真の管制塔にワッペンが見られるように、各種の部隊が基地としている。

RF-4B of VMCJ-2, NAS Jacksonville, Fla. (Photo: R.E. Kling)

F-4J of VF 154 "Black Knights" [illegible] Field, Fla. (Photo: R.E. Kling)

〔上〕米空母レンジャー配属のF-4J（158373）。第154戦闘飛行隊（ブラックナイツ）の所属機。

〔下〕第101戦闘飛行隊所属のF-4J（155562）。２枚ともセシルフィールドで撮影。

F-4J of VF-101, NAS Cecil Field, Fla. (Photo: R.E. Kling)

F-4J of VMFA-451, NAS Cecil Field, Fla. (Photo: R.E. Kling)

〔上〕第451海兵戦闘攻撃飛行隊のF-4J（153821）。セシルフィールドで撮影。

〔下〕ジャクソンビル基地で撮影したYF-4J（151473）。同機はパタクセントリバーの海軍テストセンター飛行テスト部門に装備されている1機で，射出座席のテストに使われているもの。後方座席は射出されてなくなっているのに注意。

Y[illegible] Air Test Center, NAS Jacksonville, Fla. (Photo: R.E. Kling)

世界のジェット・エアライナー ③

エアバス　A300B

ジェネラル・エレクトリックCF6-50エンジン双発のワイドボディ輸送機A.300Bは，これまでにB2，B4型を含めて約25機の発注をうけて，ただいま月産2機の割で生産中。写真下はジャーマンエア向けのA.300B2。B2型はエールフランスとエアサイエムで，5月現在で5機が就役している。

写真右は，B2の長距離型B4の1号機。B4はB2と同じく乗客250～322席だが，燃料搭載量をふやして，離陸最大重量はB2の137トンに対して，150トンと重くなっている。写真の機体はその1号機で，5月26日に耐空証明を受けている。

英海軍が受領したハリアー

Royal Navy's Hurrier operates from HMS BULWARK.

VTOL戦闘攻撃機ハリアーは，英空軍が装備する115機と米海兵隊用の110機の生産はすべて年内に完了することになっているが，写真の機体は改造空母（平甲板型巡洋艦）からの実用テスト用に英海軍が受領した1機。HMSバルワークから発進するところ。英海軍では25機を受領することになっている。

SEPECATジャガー

Jaguar S.2 in reconnaissance mission.

胴体下に偵察ポッドをつけたジャガーS.2（GR MK.1）。この偵察ポッドには180°をうつせるパノラミック・カメラのほかに，視程の悪いときにそなえて，赤外線探知装置もそなえている。写真の機体は，偵察ポッドのほかに，主翼下には1,200-ℓの落下増槽二つをつるしている。

Two-seat Jaguar takes off from BAC's Warton Aerodrome.

ランカシャー州にあるBACのワートン飛行場を離陸する複座練習型のジャガー。主翼下に装備しているのは1,000ポンド（515kg）爆弾4発，胴体下には1,200-ℓの燃料タンクをつけている。ジャガーは単座の戦闘攻撃型，複座の練習型を含めて，フランス空軍に200機，英空軍に202機装備されることになっており，ともにすでに本機による最初の部隊を編成しているが，フランス空軍用のは1979年中に，英空軍用のは1977年末までにそれぞれ引渡しが完了する予定である。

RAF Jaguar GR Mk.1 on a low level sortie.

〔上〕2機編隊で低空攻撃訓練中の英空軍のジャガーGR Mk.1。主翼内側パイロンに1,200ℓ増槽をつるしている。

〔下〕西ドイツのグテルスローに駐留する英空軍第92スコードロンのライトニングMk.2A戦闘機。ライトニングは英空軍で最初のマッハ2級の戦闘機。もはや老兵だが，1980年まで第一線部隊に就役することになる。

BACライトニングMk.2A

⬇ BAC Lightning Mk.2A of 92 Sqdn based at Gutersloh in Germany.

ノースロップF-5EとF-5F

⬆ U. S. Navy F-5E's head for NAS Miramar.

〔上〕カリフォルニア州ミラマー海軍航空基地に向って，2機編隊で飛ぶ米海軍のF-5EタイガーII。米海軍がF-4ファントムおよびF-14トムキャット乗員の戦闘訓練機として使っているもので，米海軍は現在5機保有しているが，さらに20機追加装備の要望を出している。F-5Eはマッハ0.4から1.2で軽快な機動性を誇る戦闘機。米空軍でもF-15など第一線機の戦闘機パイロット訓練機として20機を保有している。

〔下〕こちらはカリフォルニア州エドワーズ空軍基地で飛行テストを終えて帰投した複座練習型のF-5FタイガーII。F型は現在2機がエドワーズ基地で飛行テストを受けており，すでに飛行計画の半分を終了している。

⬇ F-5F fighter/trainer returns from routine test flight, Edwards AFB, Calif.

新任務についたU-2

⬆ Two U-2 ready for geological survey mission.

〔上〕戦略偵察の任務はSR-71にゆずって第一線を退いたロッキードU-2。写真の2機は，その高性能の探知装置を生かして，カリフォルニア州で地質調査に使われている機体。

〔下〕ロッキードのパームデール工場からロールアウトしたサウジアラビア航空向けのL1011-100トライスター1番機。同航空は同機を4機発注しており，1977年までに全機を受領する。

サウジアラビア航空のL1011

⬇ No. 1 machine of Lockheed L1011-100 for Saudi Arabian Airlines.

BACワン・イレブン475

BAC One-Eleven 475

ロールスロイス・スペイエンジン双発のジェット旅客機BAC111は，すでに各型を含めて210機以上生産されているが，111-475はこれまでプロペラ機で運航していたローカル路線の短い滑走路でも使えるように改造した型。アラビアのオーマン空軍の3機をはじめ，アフリカ，南太平洋各地で使われている。

写真上はデモやテストに使われているBACの社有機(G-ASYD)。本機のエンジンには新しく開発した"ハッシュ・キット"と呼ばれる消音装置も装備している。写真下はオーマン空軍用の1機で，貨客混載のキャビン。未整地の飛行場から離陸したところ。本機は74～89座席を設けられる。

One of three BAC One-Eleven 475's for Oman Air Force.

空母ハンコックのスカイホーク

A-4F Skyhawk of VA-164, USS HANCOCK. (Photo: K. Tokunaga)

〔上〕このほど厚木基地に飛来した空母ハンコック配属のA-4Fスカイホーク。第164攻撃飛行隊（VA-164）の所属機で，尾翼先端に円筒状に見えるのは，レーダー電波警戒用のアンテナ。

6月29日，新明和甲南工場から初飛行に出発するUS-1救難飛行艇の2号機。すでに51航空隊のマークをつけている。同機は7月上旬に岩国基地に空輸された。

新明和US-1の2号機

No. 2 airplane of JMSDF/Shinmeiwa US-1; its first flight at Shinmeiwa plant aerodrome. (Photo: N. Ito)

千葉県東葛飾郡にある海上自衛隊下総航空基地には現在、教育航空集団司令部をはじめ、新機種のテストなどを受け持つ第51航空隊、掃海作業を任務とする第111航空隊、パイロット教育を行なう下総教育航空群第205教育飛行隊が所属している。また第51航空隊はPS-1とUS-1を使用する分遣隊を岩国基地においている。

JMSDF SHIMOFUSA AB.

エンジン始動する第51航空隊のP-2J。

離陸する第51航空隊のP-2J。(P-2J of 51SQ)

対潜哨戒機に搭乗する対潜水艦搭乗員の機上作業訓練用に使用されている第205教育飛行隊のYS-11T-A。(YS-11T-A of 205TSQ)

エプロンで翼を休める第205教育飛行隊所属のP-2J。
（P-2J of 205 TSQ）

飛行訓練中の第111航空隊のKV-107-II3。
（KV-107-II3 of 111SQ）

エプロンに並ぶ第111航空隊のKV-107-II3と第20
0飛行隊のP-2J。（KV-107-II3 & P-2J）

第51航空隊所属のHSS-2。（HSS-2 of 51SQ

74年度NATO戦術偵察競技会
“ビッグ　クリック”

—74年度NATO戦術偵察競技会“ビッグ　クリック”が、西ドイツのレック空軍基地において開催された。今回はオランダ空軍第717飛行隊、デンマーク空軍第729飛行隊、ベルギー空軍第42飛行隊、イギリス空軍第41飛行隊、西ドイツ海軍第1飛行隊、西ドイツ空軍第52偵察大隊第1飛行隊の6チーム(各5機)が参加して行なわれた。競技の結果RF-4E使用の西ドイツ空軍第1飛行隊が優勝した。写真は着陸するベルギー空軍第42飛行隊のミラージュVBR。

(MirageVBR of 42SQ BelgiumAF)

BIG CLICK'74 at West GermanAFB LecK.　(Photos by AAPP)

優勝した西ドイツ空軍第52偵察大隊第1飛行隊のRF-4E。(RF-4EofGermanAF I staffel／Aufklg52)

デンマーク空軍第723飛行隊のＣＦ-104Ｄ
（ＣＦ-104Ｄof723ＳＱＤanishＡＦ）

イギリス空軍第41飛行隊のＦＧＲ-2ファントム。（ＦＧＲ-2of41ＳＱＲＡＦ）

西ドイツ海軍第2航空団のTF-104G。
(TF-104G of German Marine)

ノルウェー空軍第718飛行隊のF-5B。
(F-5B of 718SQ Norwegian AF)

カナダ空軍第433飛行隊のCF-5A(R)
(CF-5A(R) of 433SQ RCAF)

離陸するデンマーク空軍第729飛行隊のＲＦ-35Ａドラケン。（ＲＦ-35Ａ of 729 ＳＱ Danish ＡＦ）

西ドイツ空軍第41軽戦闘機連隊所属のＧ91Ｔ／３。（Ｇ91Ｔ／３ of LeKG41 German ＡＦ）

イギリス空軍第41飛行隊のＦＧＲ-2ファントム。

エルトロ基地の翼

(Photos by AAPP)

カリフォルニア州エルトロ基地には、米海兵隊第3航空師団（3MAW）の司令部があり、サウスカロライナ州のチェリイポイント基地、日本の岩国基地とともに、海兵隊航空部隊のメッカである。写真は海兵第242全天候攻撃飛行隊(VMA(AW)-242)のA-6Aイントルーダー。部隊のニックネームはバッツ(Bats)である。

——以前岩国基地に駐留していたこともある海兵第323戦闘攻撃飛行隊のF-4Nファントム。(F-4N of VMFA-323)——

VMA(AW)-242のA-6A。
(A-6A of VMA(AW)-242)

VMFA-323所属のF-4Nファントム。
同飛行隊のニックネームはデイスラトラーズ
(Death Rattlers)である。
(F-4N of VMFA-323)

ふぉーとにゅーす

気象観測に威力を発揮する"ソア・フォーティツウ号"。米連邦海洋気象局(NOAA)はロッキード・カリフォルニア社から写真のような高性能の電子機器を装備する観測機を二機購入、人工気象実験・研究、各種環境試験に使用することになった。

このほど、BACのテストパイロット、ティム・ファーガソン氏操縦のジャガーGR MK.1が新しくできたM.55高速道に着陸し、同機の多様性をデモンストレーションした。着陸後、英空軍の最新爆弾を翼下に、胴体の下には燃料タンクを取りつけて離陸した。

ジョージア州マリエッタでテスト飛行中のデンマーク空軍のC-130H。同空軍ではロッキード・ジョージア社に三機を発注している。

このページは去る5月30日から6月8日まで開催されたパリ航空ショーの参加を終えたソ連の超音速旅客機Tu-144。今回のショーでもコンコルドと共に観客の人気を集めていた。中央左は主車輪部。右はエンジン排気口。右ページ下はゆったりしたTu-144の客席。
(Photos：TASS)

シェレメチェフ空港のIl-76輸送機とIl-62。前々回のパリ航空ショーに突然姿を現わして話題をまいたIl-76は，いよいよアエロフロートの路線に登場することになった。中央の写真は正面から見た同機。
(Photos.TASS)

スナップだより

カンボジアからハワイ方面への移動の途中で横田基地に立ち寄った、第314戦術輸送航空隊のC-130E（昭島市　山内康夫）。

6月上旬横田基地に飛来した航空通信軍団所属のC-140A。（東京都　竹内義久）。

6月15日羽田空港に飛来したオーストラリア空軍のBAC111。同機は同国政府の外相夫妻を乗せて来たもの（武蔵野市　井上哲雄）。

CURTISS P-40 TOMAHAWK

① ホーク81A-3，米義勇空軍第2追撃中隊所属機。
Hawk 81A-3, American Volunteer Group, 2nd Pursuit Sqdn.

② P-40B，米陸軍航空隊第8追撃大隊第33追撃中隊中隊長機。
US Army Air Corps, 33rd Pursuit Sqdn, 8th Pursuit Group, Sqdn Commanders AC.

③ P-40，36追撃中隊所属機。
36th Pursuit Sqdn.

④ トマホークMk.2B，英第112スコードロン所属機。
Tomahawk Mk.2B, No. 112 Sqdn, RAF.

⑤ トマホークMk.2B，所属部隊不明。
Tomahawk Mk.2B, Unit unknown.

© K. Hashimoto

カーチス　C-46　コマンド

CURTISS C-46 COMMANDO　⬆ C-46 2nd prototype

カーチスC-46は，カーチスが1937年に計画した36人乗りの旅客機CW-20の軍用型．1940年3月に原型機が初飛行して以来，主要生産型のA，D，F各型にわたって総計3,100機余が造られ，太平洋の戦場を主要舞台に活躍した米陸軍空軍最大の輸送機で，戦後もひきつづいて輸送部隊に装備されていた。

米陸軍空軍では，CW-20の原型機が初飛行するとまもなく軍用型46機の契約を結んだ。写真上はその最初の軍用型原型C-46-CUの２号機。C-46-CUはCW-20原型のライトR-2600エンジン（1,700hp）を2,000hpのプラット・アンド・ホイットニイR-2800-43に換装，軍用輸送機としての特別の装備はなかったが，客席の窓は少なくなり，最大重量が増えている。C-46は海軍にも装備された。写真下はC-46Aと同型のR5C-1コマンドで，米海軍には160機が引渡され，R4D各型とともに使われた。

⬇ R5C-1 Commando

カーチス C-46 コマンド　CURTISS C-46 COMMANDO

1942年7月に米陸軍空軍に引渡されて以来，輸送航空軍団（ATC）と兵員輸送軍団（TCC）の主力機として使われたC-46コマンド。

C-47よりも高空性能がまさり，積載量も多かったので，主として太平洋方面の戦場に投入された。

前ページと上は太平洋の空を行くC-46A-CU。右はC-46の操縦席内計器板。

C-46の1号機は1942年5月にカーチスのバッファロ工場をロールアウト，6月に陸軍に引渡され，ひきつづいて完成した各機が同年中に兵員，貨物輸送軍団に装備された。ときあたかも太平洋の戦場は激化の一途をたどり，広い洋上に戦線が拡大されたころ，輸送航空団の任務は重要となり，C-46の需要が高まって，生産に拍車がかけられた。最初のC-46は46機の契約が結ばれたが，実際に生産されたのは25機，つづいて2,000hpのR-2800-51エンジンとしたC-46Aの生産に移った。A型は1,640機余と，もっとも多く生産されている。輸送航空団に装備された各機は，後部胴体に大きな貨物扉を付け，キャビンの両側窓ぎわに折りたたみ式の座席40席を設けて，貨物および兵員の輸送に飛びまわった。写真上と下はA型につづいて多く生産されたC-46D。

C-46D's assigned to U. S. Far East AF.

このページ上と下もC-46D。D型はA型と同じくR-2800-51エンジン装備だが，機首を改修，ダブル・ローディング・ドアとしたもの。約1,250機が生産されている。陸軍の輸送航空団では，C-46とC-47を装備して，同時に使用したが，積載重量が多くて，高空性能がすぐれているC-46は，とくに太平洋方面では重用された。ビルマが陥落後，中国への武器や補給物資の輸送に飛んだ"ハンプ越え"の空輸作戦でも本機が主役をつとめている。C-46は戦後も戦術輸送では主役の座にとどまり，朝鮮戦争でも戦場に出ているが，上・下および左ページ下は，極東方面に派遣されて朝鮮戦争に投入されたC-46Dの一部。

C-46の原型はカーチス・ライトが1937年に36席の旅客機として開発したCW-20。1,700hpのライトR-2600エンジン双発であったが，その搭載力に目をつけた陸軍空軍が輸送機として採用することになったもので，2,000hpのプラット・アンド・ホイットニイR-2800-43に換装，搭載量は40,000ポンド(18,143kg)から50,675ポンド(22,984kg)に増加された。

胴体後部に大型の貨物ドアを付け，兵員輸送ではキャビン内の窓ぎわに沿って，40席の座席が設けられた。

写真上と右は，カーチス・ライトのバッファロ工場で生産中のC-46A-CU。C-46は1942年に戦場に投入されてから大量生産に入り，最初の量産型C-46Aは，カーチス・ライトのバッファロ，セントルイス，ルイスビル各工場で約1,490機が生産されている。

1950年から52年にかけての朝鮮戦争に出動したのは，日本にも駐留していた戦闘輸送軍団の各機。このページ上・下および右ページ上は，朝鮮戦争後のC-46D。上と右上は韓国空軍に装備された機体で，空挺隊員の降下演習。下は帰投したC-46Dと地上はC-47。右下は台湾の中華民国空軍に装備されたC-46D。台湾での任務を終えて沖縄に帰投した米第18戦闘爆撃連隊第67戦闘爆撃中隊の輸送を援助して飛来したもの。

⬇ C-46 of National Chinese AF

LOCKHEED
P-38J～L
DROOP-SNOOT

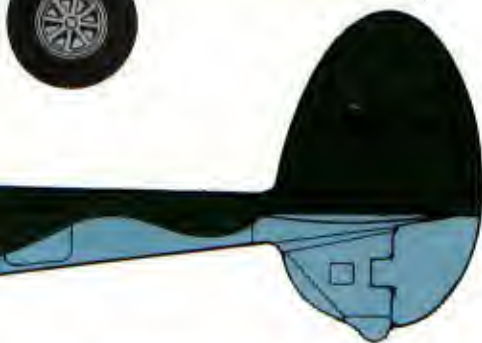
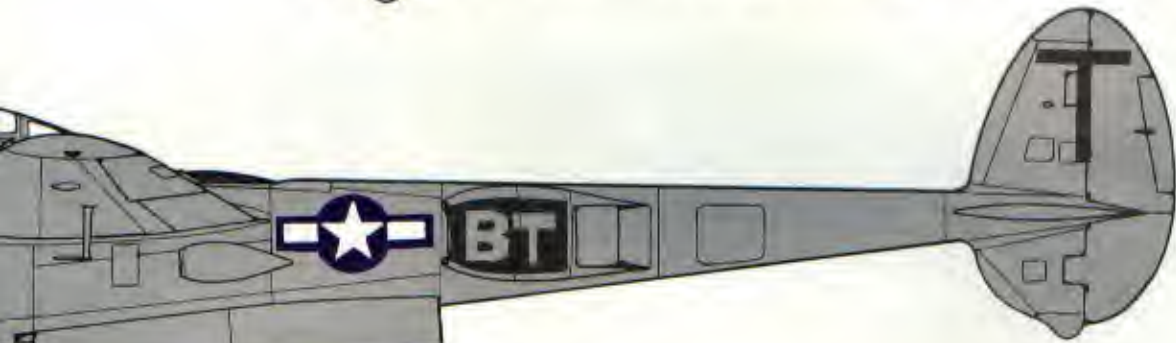
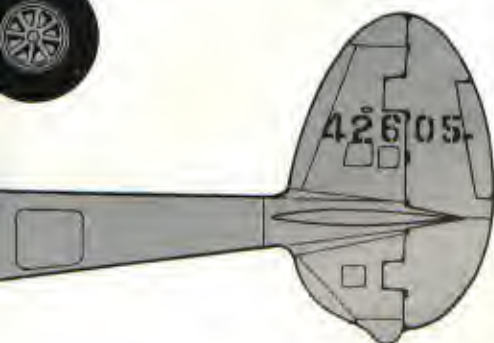
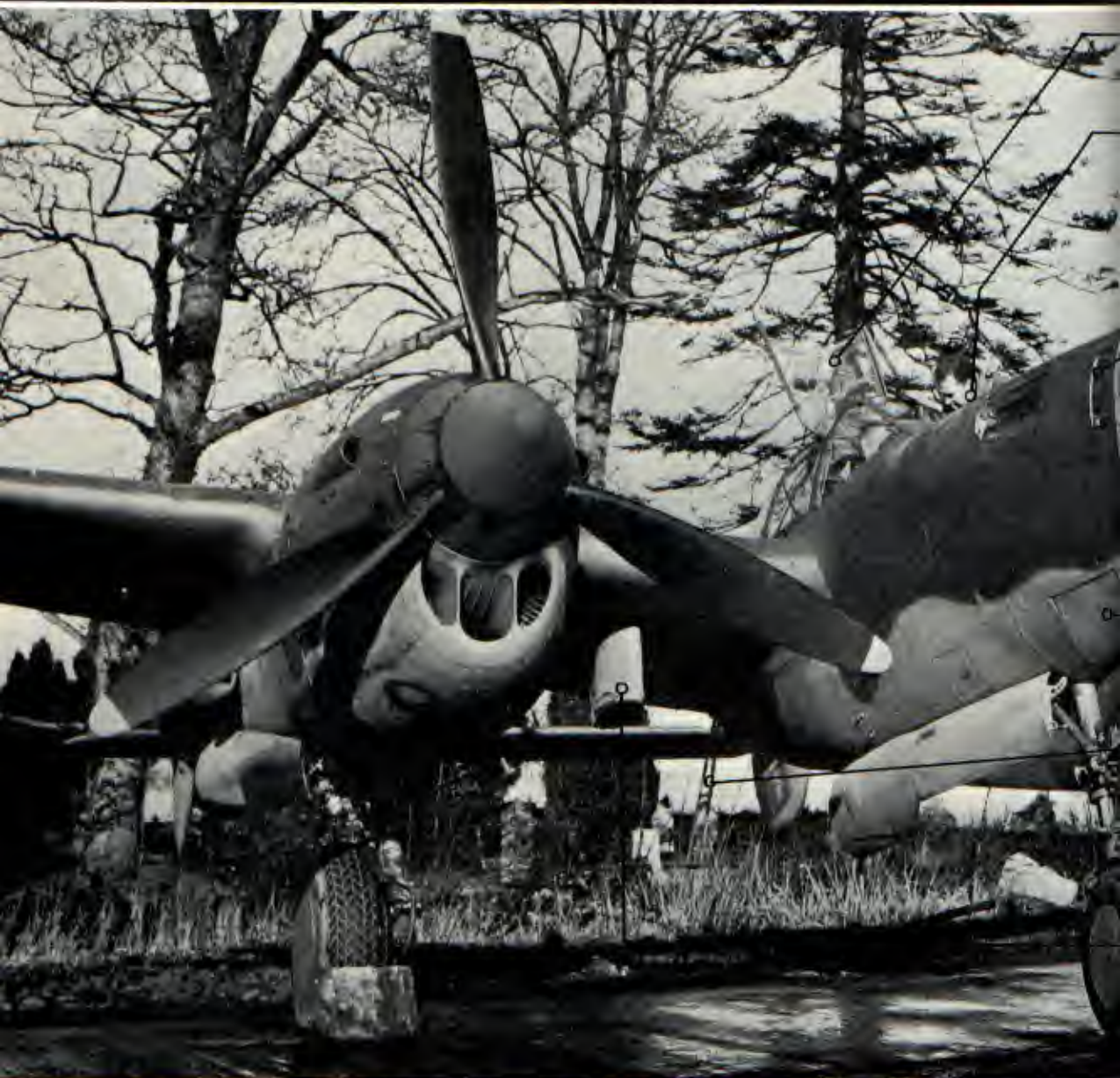
1/32 SCALE KIT

ロッキードP-38J～L"ドループ・スヌート"

① P-38L"ドループ・スヌート"。第8空軍第20戦闘大隊第77戦闘中隊所属機。
P-38L "Droop-snoot", 20th F. G., 77th F. S., 8th A. F., ETO.
キットの指定塗装になっている機体で，上・側面がオリーブ・ドラブ，下面ニュートラルグレーとなっていて，機首とエンジン部およびスピナが白。主翼の上下面と胴体に白と黒のインベイジョン・ストライプ付き。

②　P-38L"ドループ・スヌート"。中国，ビルマ，インド方面(CBI)で活躍したストラエトメイヤー将軍の乗機。
P-38L "Droop-snoot" flown by General Straetmeyer, CBI Theatre of opration.
全面がシルバー，機首の光線反射よけとエンジン・ナセルの内側上半分がアンチグレアグリーン⑥＋④＋⑦＋⑩の混色。

③　P-38L"ドループ・スヌート"。所属不明。
P-38L "Droop-snoot", Unit unknown, CBI Theater of opration.
インドのカルカッタ方面での使用機で，全面シルバーでスピナとラジエータ部が黒㉝，機首の光線よけとエンジン・ナセル内側上半分がアンチグレアグリーンとなっている。

④　P-38J"ドループ・スヌート"。所属不明。
P-38J "Droop-snoot", Unit unknown, Calcutta, India, late 1944.
この機体も所属不明であるが，図③と同じインドのカルカッタ方面での使用機とされているもの。上・側面がオリーブドラブ⑫，下面はライトブルー㉚の塗装。アンテナ柱が多いのが変っている。

P-38 DROOP-SNOOT

P.38J～L ドループ・スヌート

P-38 DROOP-SNOOT

"ドループ・スヌート"などと呼ぶと，なんだか非常にスマートに感じられるが，直訳すれば「たれ鼻」なんていうニックネームをもつ機体。ヨーロッパ戦線用にP-38のJ型とL型などの一部が改造されて，このドループ・スヌートとなった。

機首に透明キャノピを設けてノルデン爆撃照準器を取付けたもので，爆撃手は写真のように機首下の小さいハッチから機首へもぐり込み，腹ばいになって乗るという寸法である。

戦線での爆撃機不足をカバーするために考えられたもので，このドループ・スヌートを先頭に6～9機の標準型P-38が，それぞれ爆弾2発〔900kg〕を搭載して出撃，ドループ・スヌートが爆撃照準をして翼を振るなどの合図で，後続機が一斉に爆弾を投下するという戦法であった。

戦闘機そのものの高速爆撃機編隊として大いに戦果を挙げたといわれている。敵の防禦が強固なところでは，後続の標準型P-38が敵戦闘機との空中戦もでき，高速を利して退避も可能だった。この"爆撃機"も頭といえるドループ・スヌートだけには固定武装がなく，敵機に攻撃されると逃げの一手しかなかったわけである。

ドループ・スタートの機首はJ，L型を通して細部の異るものがあり，機首キャノピの形や，機首の長さ，下面のハッチの形状等に差があるようであるが，残念ながら非常に写真が少く，正確な識別が困難であることは，このキットに幸いしているともいえる。

ドループ・スヌートは，もっぱら人間の目による目視の爆撃照準器しか持たなかったため，夜間や雲のある場合は，それほど有効な働きができなかったため，機首へレーダー照準装置をつけた，パスファインダーと呼ぶ機体が大戦末期に少数実用化され，ヨーロッパと太平洋の各戦線で使用され，P-38の編隊の誘導などでも大いに活躍した。P-38J-15パスファインダーは写真(右下)のような機首をしている。ウデに自身のある人はドループ・スヌートのキットをもとに改造してみてはいかが。

☆　☆　☆

キットは今まで発売されていたP-38Jの改造型で，非常に素晴しい仕上りを示すデラックス版，キャノピが開閉し，詳細なエンジンとコクピットをもち，爆弾2発を装備している。

（イラストと解説・橋本喜久男）

ドループ・スヌートの塗装に必要なレベル・カラー

①ホワイト	⑧シルバー
⑮オリーブドラブ	⑬ニュートラルグレー
㉖ライトブルー	33黒つや消し
㉗機体内部色	㉘黒鉄色
㉛黄橙色	㉚フラットベース

①——キャノピはかなり広びろとしたもので上部が後方へはね上げ式に開き，左右の窓はコクピット側壁内へスライド式に下るようになっている。

②——機首上部に爆撃手の非常脱出ハッチがある。

③——写真はP-38Jドループ・スヌートの初期型と思われる機体で，機首風防直後に小窓があるのが異なっている。

④——モスキートのような機首で，矢印のところへノルデン爆撃照準器を装備している。

⑤——左右の回転トルクをうち消すため，プロペラは左右が逆回転するようになっており，このプロペラは左まわり，右側のプロペラは右まわりである。

⑥——爆撃手用の乗降ハッチで前方が下って後方へ開くようになっており，後期型とハッチの形が少し異なっている。

⑦——コクピットへの引込式昇降はしごで，まるで爆撃機なみの本格的なもの。前方へ折りたたみ式に収納される。

⑧——このように前輪，主車輪ともにホイール・キャップの付いた機体もある。

⑨——爆撃架。増槽用パイロンとは少し形が異なっている。

カーチス　トマホーク

CURTISS P-40 TOMAHAWK

イギリス空軍が110機受領して，主として低空の戦術支援任務に使ったトマホークIIA。第2，26，73，112など13のスコードロンが本機を装備している。

Initial production P-40, used for service testing

7月号に各国空軍のマークをつけた写真を特集して好評だったカーチスP-40。今回はワイドカラー・プロフィルとともに、初期のP-40、トマホークを中心に再度特集しました。

このページと次ページの3枚は最初の生産型P-40。写真上は米陸軍空軍で実用テストに使われた3機のP-40のうちの1機。右上はP-40を改造した偵察型のRP-40。RP-40は数機がP-40から改造された。

P-40は1939年から40年にかけて172機が生産され、トマホークIの呼称でイギリス空軍にも装備されたが戦闘訓練が主で、実戦ではあまり活躍することがなかった。

RP-40 reconnaissance fighter　RAF Tomahawk 1

P-40's of 33rd Pursuit Sqdn, Iceland, 1941.

写真上は米陸軍空軍に装備されたP-40。1941年ごろにアイスランド方面に派遣された第33追撃スコードロンの所属機と思われる。胴体に7.7mm機銃(正確には7.62mm)2挺と、主翼に12.7mm機銃2挺装備。

写真下はイギリス空軍に装備されたトマホークⅠ。トマホークⅠは、イギリス空軍のほかフランス空軍も140機発注していたが、1940年9月、1機も受領することなくドイツ軍の軍門にくだり、140機のトマホークⅠはイギリス空軍に引渡された。イギリス空軍では、第2、13、26、94、112など12個スコードロンが本機を装備したが、既述のように実戦ではあまり使われることがなかった。イギリス空軍のトマホークⅠは、0.30インチ(7.62mm)機関砲2挺を0.303インチに代えて装備している。

Tomahawk I of 26th Sqdn, RAF

　写真上はイギリス空軍の第26スコードロンに装備されたトマホークI。イギリス空軍が受領したフランス空軍向けのトマホークIは，フランス空軍規格の装備で，計器板の文字もフランス語のままであった。ドイツ軍の急襲で，イギリス戦闘機部隊は装備の不充分な本機で，早急に部隊を編成しなければならなかった。
　写真下もイギリス空軍のトマホーク。右から3機目がトマホークIで，ほかはII。トマホークIIはP-40Bの輸出型で，イギリス空軍ではI型につづいて1,041機もの多数を購入している。トマホークはこのII型になって初めてまともな戦闘ができる実力のある機体となった。イギリス空軍が購入した1,000機余のトマホークIIのうち，100機は中国の義勇空軍に引渡されており，その活躍ぶりは皆様よくご承知のところである。1942年ごろには写真のようにトマホークのIとIIは，同じ部隊に装備されて一緒に使われた。

RAF Tomahawk I and II

カーチス　キティホーク

CURTISS KITTYHAWK

RAF Kittyhawk I

カーチスP-40はバリエーションが多く，その型式の判別がわずらわしいのは，アメリカ軍用機ではNo.1の機種。最初の生産型P-40からC型までがトマホークで，エンジンを換装して機首のラジエーターが大きくふくらんだD型以降R型までの機体がウォーホーク。輸出型は初期のC型までをウォーホークとニックネームに代りないが，I型（P-40）とII型（P-40B）がある。P-40D以降の輸出型はキティホークで，これもI（P-40D），II（P-40F），III（P-40K），IV（P-40M）と呼称が異なる。このページは，機首のラジエーターが大きくなったP-40Dのイギリス空軍への輸出型キティホークIで，同空軍には560機が装備されている。

キティホークIには、主翼の12.7mm機銃4門のものとこれを6挺にふやしたP-40Eの輸出型キティホークIAがあり、イギリス空軍では1942年から西部戦線に登場させている。主任務はトマホークIIなどと同じく、低空での地上部隊の支援で、上昇力にやや難があったが、同年7月からは主翼下に爆弾架をつけて、砂漠のロンメル軍団を悩ませている。ここの6枚の写真のうち、左上はI型だが、ほかはIA型である。

零式小型水偵

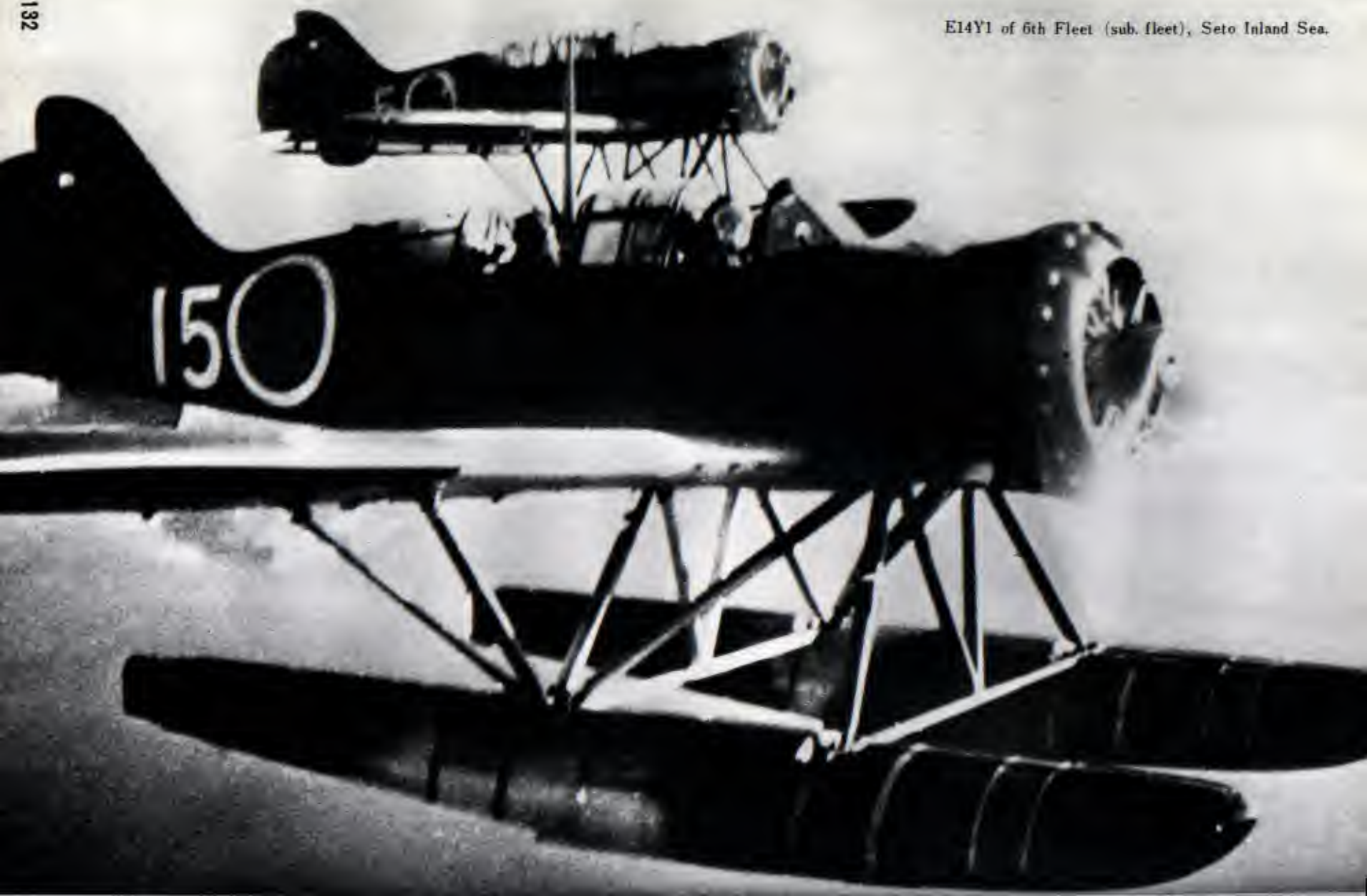
アメリカ本土を爆撃した隠密偵察機

（本文91ページ記事参照）

Initial prototype of E14Y1 in flight test, 1939. Tokyo Bay.

零式小型水上偵察機は，潜水艦搭載用の水偵として開発された最初の低翼単葉機。設計試作は空技廠が担当，昭和15年12月に制式採用されて，九州飛行機で終戦までに120機余生産されたが，潜水艦に積まれて敵地の内懐深く潜入して隠密偵察を行なうという任務の特性上，戦時中は機密を保たれて残された資料も少なく，本機の詳細はこれまで発表されることがなかった。
上の写真は昭和14年に完成して，東京湾上空で気流実験中の試作1号機。層行試験飛行として編隊で飛んだ2号機から撮影したもので，右側にうっつているのは2号機の主翼。1号機を操縦しているのは担当テストパイロットの大釜大尉，同乗者は担当設計者として，本文91ページに本機の設計記を執筆くださった加藤喜技師である。この写真は終戦数カ月前に田舎に疎開させた加藤氏の荷物のなかにあって焼却を免れたもので，現存する試作1号機の唯1枚の写真という貴重なもの。本機はのちに，方向安定性能を向上させるために，胴体後方下面に垂直安定板を追加装備しているが，1号機にはそれがなく，段なしの垂直尾翼で，エンジン・カウリングに小さなバブル状の突起が見られないなど，細部はのちの生産型と異なっている。写真下は，第6艦隊所属の零式小型水偵生産型。

Navy Type 0　Small-sized Reconnaissance Seaplane（E14Y1）

E14Y1 of 6th Fleet (sub. fleet), Seto Inland Sea.

令潜水艦総数は65隻。このうち伊7、8、9、10、15、17、19、21、23、25、26潜などが本機を搭載して太平洋戦を迎えた。開戦時に約20隻の潜水艦をれい下にしていた第6艦隊は、搭載各潜水艦に配属された水偵の航空要員は、その潜水艦の艦長の指揮下に入って、潜水艦の乗員と行を共にした。

E14Y1 of 6th Fleet from homebase Kure, Seto Inland Sea.

E14Y1 aboard イ(i)-Go submarine, 1943, Indian Ocean.

伊29潜搭載の零式小型水偵。カタパルトにセットされた珍らしいスナップ。前方翼型の後方にエルロン、フラップとして使える後方翼型を付けた本機独得の2重翼の主翼がよくわかる。昭和18年インド洋方面で作戦中のもの。

戦場のFw190

Fw190A-4 of II/JG54

フォッケウルフFw190は、2次大戦中に実用化された戦闘機のなかでは、技術的にも実力からいっても、もっとも傑出した戦闘機の一つ。1940年末にデビューして以来、2万機余が生産され、戦闘・爆撃機として終戦までルフトヴァッフェの主力の座にあった。主要生産型はFw190Aであるが、ユモ・エンジンを積んだ"長鼻"のFw190D、さらに大戦末期に登場したより機首が長細くなった高々度迎撃機、Ta152も同一系列の戦闘機である。

今回は本機のバリエーションのなかでも、もっとも華やかな活躍をしたFw190A-4の鮮明な写真を選んで収載することにしよう。戦闘爆撃型A-4の意気あがるころのスナップである。

135ページと左上・下は、第26戦闘航空団第10戦闘爆撃中隊（10.Jabo／JG26）のFw190A-4。戦闘爆撃型のA-4は、両主翼下にETC 501爆撃架をつけたA-4／U1、胴体下にETC 250爆弾架をつけたA-4／U-3、主翼下に300ℓ増槽および110ℓbのSC50爆弾4発を装備できたA-4／U8などの型があった。125ページと左下はA-4／U1で、同型は主翼下に爆弾を吊すために、外翼の20mm MGFF機関砲はずしてあるが、写真の機体では爆弾架もつけられていない。左上の機体はA-4／U8で、主翼付根だけの機関砲にし、両主翼下に300ℓ増槽、胴体下に551ℓb爆弾1発の組合わせで装備しているところ。

写真上は1942年から43年にかけての冬期間、東部戦線のレニングラード地区の戦闘に出動した第54戦闘航空団第2連隊（II／JG54）のFw190A-4。雪上で給油、整備中のもの。操縦席前方の機銃点検カバーの開きぐあいに注意。

Fw190A-4 of 10 (Jabo) /JG26

このページ2枚も東部戦線で使われたＦｗ190Ａ-4。Ｆｗ190Ａ-4は1942年秋頃から一線部隊への引渡しが開始されたが、このころがＦｗ190の生産のピークで、前年の1941年末までにわずか224機のＦｗ190を受領したにすぎなかったドイツ空軍は、72年7月には月産194機、同年末までにさらに1,878機を受領している。東部戦線でＦｗ190Ａ-4を受領した最初の部隊は、第51航空団第Ⅰ連隊（Ⅰ／ＪＧ51）で、42年8月に本機に機種改変、つづいて10月にはⅡ／ＪＧ51、12月にはⅢ／ＪＧ51、翌年1月にはⅥ／ＪＧ51と、第51航空団の各連隊は、順次Ａ-4を装備することになった。

エアラインの翼

エール・フランス ⑥

▲エールフランスが1953年に12機発注したビッカース・バイカウント700シリーズ。エールフランスの機体は708型で、ダート506エンジン×4、乗客49席であった。▼1955年に発注したS.E. 210カラベル。1959年から同社の英国、スペイン、ポルトガル、スイス、イタリーやレバノン、イラエルなどの国際路線に登場。1971年には計41機を保有していた。R.R.アボンRA29エンジン×2で、客席数は64－80。

ジェット戦闘機の先輩たち　アメリカ陸/空軍　④

リパブリック・　XF-91

REPUBLIC XF-91

米空軍の高速高々度迎撃戦闘機の研究計画にもとずいて試作されたのがＸＦ-91。逆テーパーの後退翼で、迎角可変式、タンデム２車輪の主脚、気密操縦室、ロケット・エンジンの補助動力付きという新機軸をもり込んだ試作機で、ロケット動力を使って初めて音速を超えたアメリカの戦闘機でもあったが、原型２機が作られたのみで開発は中止された。